

平成 30 年度
大田区交通安全実施計画

大田区交通安全協議会

目 次

第 1 部 総 論	1
第 1 章 計画の考え方	1
第 1 計画策定の主旨	1
第 2 計画の性格	1
第 2 章 交通災害の現状と課題	2
第 1 区内の交通状況	2
第 2 区内の交通事故発生状況	3
1 子どもの交通事故	10
2 高齢者（65 歳以上）の交通事故	11
3 自転車の交通事故	12
4 二輪車の交通事故	14
5 飲酒運転による交通事故	15
第 3 章 交通安全施策の重点	16
第 1 課題	16
1 子どもの事故に対する課題	16
2 高齢者の事故に対する課題	16
3 自転車事故に関する課題	16
4 二輪車事故に対する課題	16
5 飲酒運転に対する課題	16
第 2 課題に対する施策の方針	17
1 子どもの交通安全の確保	17
2 高齢者の交通安全の確保	17
3 自転車の安全利用の推進	17
4 二輪車事故の防止	17
5 飲酒運転の根絶	17
第 3 その他の施策の方針	18
1 東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた整備	18
2 外国人に対する交通安全啓発	18
3 ホームドア整備促進事業	18
4 自転車走行環境の整備	18

第2部 施策	19
第1章 道路交通環境の整備	19
第1 安心・安全な生活道路の構築	19
1 歩道の整備	19
2 生活道路及び通学路における交通事故対策の推進	20
第2 幹線道路における交通安全対策の推進	21
1 道路の整備	21
2 交差点の整備	23
第3 交通安全施設等整備事業の推進	24
1 横断歩道橋のバリアフリー化	24
2 防護柵の整備	24
3 道路照明の整備	24
4 道路標識等の整備	25
5 信号機の整備・高度化	26
6 交差点対策及び交差点の改良	27
7 その他の交通安全施設等の整備	27
8 事故多発箇所などにおける交通安全施設の整備	28
9 駐車施設の整備・拡充	29
10 交通環境のバリアフリー化	30
第4 渋滞対策の推進	31
1 臨海部の交通ネットワーク機能の強化	31
2 新たなハイパースムーズ作戦	31
3 国内線・国際線ターミナル周辺道路の交通混雑対策	32
第5 高速道路における安全施設の整備等	32
1 安全施設の整備等	32
2 事故削減に向けた総合的施策の集中的実施	32
3 総合的な事故対策の推進	32
4 標識等の整備	32
第6 公共交通機関利用の推進	33
1 公共交通機関への転換対策の推進	33
2 乗降時の利便性の向上	33
第7 その他の道路交通環境の整備	33
1 橋梁の整備	33
2 道路の緑化推進	34
3 自転車走行環境の整備	35
4 道路の使用及び占用の抑制	36
5 道路不法占用物件の排除	36
6 緑地・公園等の建設・管理	36

7	各種交通環境の点検・整備	37
8	東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の交通安全	37
9	道路交通環境の変化に対応する各種交通対策	38
第 2 章 道路交通秩序の維持		39
第 1	交通規制の実施	39
1	交通実態に即した交通規制	39
2	先行交通対策	40
第 2	指導取締りの強化	40
1	交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進	40
2	羽田空港ターミナルビル周辺道路における指導取締りの推進	41
3	二輪車対策の推進	41
4	自転車利用者対策の推進	41
5	通学路等における指導取締り	41
6	シートベルト着用及びチャイルドシート使用義務違反の指導取締り	41
7	暴走族対策の推進	42
8	整備不良車両の取締り	42
9	過積載防止対策の推進	43
10	高速道路における車両制限令の運用強化	44
11	交通取締り用装備資器材の整備拡充	44
12	自動車排出ガス及び騒音の取締り	44
13	危険物の輸送に関する指導取締り	44
14	交通事故の実態の把握	45
第 3	悪質な交通事故事件等に対する適正かつ緻密な捜査の推進・強化	45
1	適正かつ緻密な交通事故事件捜査の推進	45
2	悪質な交通事故事件等に対する厳正な捜査の推進	45
3	科学的な交通事故事件捜査の推進	46
第 4	駐車対策の推進	46
1	違法駐車取締り	46
2	路外駐車場の整備促進	47
3	違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動	47
4	違法駐車等防止条例の運用支援	47
5	自動車の保管場所確保の徹底	47
第 5	放置自転車対策の推進	48
1	自転車等駐車場の整備	48
2	放置自転車の撤去	49
3	自転車等駐車場への誘導、放置防止指導	49
4	クリーンキャンペーン	50

5	自転車盗難防止にむけた取り組み	50
第3章	安全運転と車両の安全性の確保	51
第1	安全運転の確保	51
1	運転者教育の充実	51
2	高齢運転者対策の推進	53
3	二輪車事故対策の推進	54
4	貨物自動車事故対策の推進	55
5	飲酒運転対策の推進	56
6	免許関係手続きの整備	56
7	安全運転管理の充実	56
8	交通労働災害の防止	57
9	労働条件の適正化	58
10	危険物輸送車両の安全運転の確保	59
11	自動車運送事業者等の行う運転管理の充実等	60
12	自動車運転代行業の業務適正化	61
13	道路交通に関する情報の収集と確保	62
第2	車両の安全性の確保	62
1	自動車検査施設の整備	62
2	指定自動車整備事業（民間車検）制度の充実・強化	63
3	自動車の点検・整備の徹底	63
4	自動車整備事業対策	64
第3	自転車の安全性の確保	65
1	自転車の点検整備等の啓発	65
2	関係団体との連携	65
3	自転車安全点検等による安全性の確保	65
4	自転車所有者への点検・整備の呼びかけ	65
第4章	大田区自転車等利用総合基本計画等の推進	66
第1	大田区自転車等利用総合基本計画の策定	66
第2	大田区自転車等利用総合基本計画に基づく整備計画の策定	66
第3	基本計画及び整備計画等の推進	67
1	自転車等駐車対策（とめる）に関する考え方	67
2	自転車走行環境の整備（はしる）に関する考え方	67
3	自転車のルール・マナーの啓発（まもる）に関する考え方	67
4	基本計画及び整備計画等に基づく主な施策	68

第5章 交通安全教育の推進	69
第1 交通安全教育指導体制の確立	69
1 指導員の育成	69
2 資機材の整備	69
第2 幼児の交通安全教育	70
1 幼稚園等における交通安全教育	70
2 「交通安全だより」の発行	70
3 交通安全移動教室	72
第3 各教育課程における交通安全教育	73
1 「交通安全だより」の発行	73
2 小学校における交通安全教育	76
3 自転車交通安全修了証	76
4 交通安全巡回指導	76
5 交通事故再現による体験学習（スケアード・ストレイト方式）	77
6 中学校における交通安全教育	78
7 高等学校における交通安全教育	78
8 特別支援学校における交通安全教育	79
第4 若年層に対する交通安全指導	79
第5 高齢者に対する交通安全指導	79
1 老人いこいの家等における交通安全教育	79
2 高齢者交通安全モデル地区における交通安全教育	80
3 普及啓発活動の推進	80
4 高齢者支援施策等の推進	81
第6 身体障がい者に対する交通安全指導	81
第7 外国人に対する交通安全啓発	81
第8 地域社会における交通安全意識の高揚	82
1 交通安全運動	82
2 管内企業に対する安全教育	82
3 民間団体の育成	82
4 区民交通安全教室	83
5 交通安全功労者感謝状贈呈	83
第9 二輪車・自転車利用者の安全対策	83
1 二輪車利用者の安全対策	83
2 自転車利用者の安全対策	84
第6章 鉄道及び踏切の交通安全	87
第1 鉄道の交通安全	87
1 鉄道交通環境の整備	87

2 運転保安設備等の整備	88
第2 踏切道の安全確保.....	88
1 踏切道の安全を図るための措置	88
第7章 救急と救済	90
第1 救助・救急体制の整備.....	90
1 救助業務体制の整備	90
2 救急業務体制の整備	90
3 多数傷病者発生時の救助・救急体制の充実・強化	90
4 応急救護知識等普及	90
5 交通事故相談の充実	91
6 相談体制の充実・強化	91
第8章 災害に強い交通施設等の整備及び災害時の交通安全の確保 92	
第1 災害に強い交通施設等の整備.....	92
1 道路橋梁等の耐震性の強化	92
2 電線類の地中化の促進	93
3 交通規制用装備資機材等の整備	94
4 災害に備えた道路情報ネットワーク網構築	94
5 災害に備えた気象情報等の充実	94
第2 災害時の交通安全の確保.....	95
1 緊急通行車両等の交通の確保	95
2 信号機の減灯対策	96
3 救急活動等	96
4 大規模事故等発生時の交通規制の実施	96
5 災害への備えに関する広報啓発	97
第9章 交通安全対策の推進	98
第1 広報活動の充実.....	98
1 広報活動	98
2 交通安全日	98
3 シートベルト及びチャイルドシートの着用の推進	98
4 夜間及び薄暮時の交通安全対策の推進	99
5 二輪車・自転車対策に対する広報啓発活動	99
6 トラック・貨物自動車対策に対する広報啓発活動	99
第2 計画の推進.....	99
1 行政機関	99
2 事業者、団体等	99
3 住民参加	100

第 1 部 総 論

第 1 章 計画の考え方

第 1 計画策定の主旨

区内の交通事故件数及び交通事故による死傷者数は、10年前と比較すると着実に減少し、半数以下となっています。

しかし、平成 29 年は、死者数が減少したものの、13 年ぶりに事故件数と死傷者数は増加に転じました。また、区内の事故件数に占める自転車事故件数の割合は3分の1を超えており、東京都特別区の平均と比較して高いといえる状態です。歩行者との接触などによる死亡事故も発生しており、その賠償責任が社会問題にもなっています。

区内の交通状況を見ると、景気の拡大に伴う交通量の増大や京急線連続立体交差事業が完了したことで、臨海部やその周辺で物流が活発になっています。また、2020年に開催が決定した東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて、今後も交通量が増加していくことが見込まれます。

今後は、交通事故状況や交通環境の変化を見据え、自転車事故をはじめとする車両の交通事故、また中高年の交通事故を減少する施策を推進する一方、交通環境を改善する都市基盤の整備を進めていく必要があります。

区では、安全で快適な住みよいまちを実現するために、平成 28 年度から平成 32 年度の間に行行政機関等が講ずるべき交通安全施策の大綱となる「第 10 次大田区交通安全計画」を策定しました。この計画に基づき、「平成 30 年度大田区交通安全実施計画」を策定します。

第 2 計画の性格

この計画は、交通安全対策基本法第 26 条第 1 項の規定により策定された「第 10 次大田区交通安全計画」に基づき、大田区交通安全協議会が策定します。

本区の区域を管轄する行政機関等が実施する陸上交通の安全に関する総合的施策を明らかにするものであり、本年度の関係行政機関の行動指針となります。

第2章 交通災害の現状と課題

第1 区内の交通状況

人口は723,341人、世帯数は385,193世帯です。（平成30年1月1日時点）

多摩川を挟んで川崎市と対面しており、東西に走る環状七号線、環状八号線、南北に湾岸道路、産業道路、第一京浜国道、第二京浜国道、中原街道などの主要幹線道路が走っています。道路率は12.5%となっています。（行政区域面積に対する道路面積の割合、平成29年4月1日時点の23区平均は16.5%）

警視庁の交通量調査（平成29年11月9日）によると、都県境交通量は2,186,663台で、うち本区の都県境交通量（7地点）は340,598台であり、神奈川県境の全交通量（16地点）700,924台の48.6%を占めています。〔表1〕

一方、区内の自動車保有台数は平成28年3月31日時点で219,090台となっています。これは人口当たりでは3.3人に1台、世帯で見ると1.76世帯に1台になります。自動車保有台数の内訳は、乗用車が131,290台で全体の59.9%を占めて最も多く、以下貨物車37,810台、二輪車38,802台、その他車両は11,188台となっています。5年前と比較すると乗用車4.4%、貨物車8.0%、二輪車12.3%とそれぞれ減少し、その他車両は6.5%と増加しています。〔表2〕

区内の道路は幹線道路を中心として交通渋滞が慢性化しており、騒音、振動、排出ガス等の交通公害の原因にもなっています。そして、過密化した市街地では狭い道路が多く、安全性の確保が難しい箇所も存在しています。

表1 都県境交通量（45地点調査・台）
（平成24年から29年）

項目 \ 年	24	25	26	27	28	29
都 県 境	2,242,785	2,173,041	2,196,871	2,206,005	2,217,680	2,186,663
神 奈 川 県 境	735,116	709,717	703,610	712,540	712,037	700,924
大田区の都県境	345,199	330,657	337,159	348,416	348,041	340,598

表2 自動車保有台数（台）
（区内、平成23年から28年）

項目 \ 年	23	24	25	26	27	28
乗 用 車	137,374	136,366	135,641	135,660	135,172	131,290
貨 物 車	41,101	40,877	40,767	40,861	41,106	37,810
二 輪 車	44,230	42,856	41,865	40,803	39,886	38,802
そ の 他	10,506	10,617	10,650	10,829	11,070	11,188
計	233,211	230,716	228,923	228,179	227,234	219,090

第2 区内の交通事故発生状況

平成29年の区内の交通事故発生状況は、〔表3〕のとおり事故件数1,348件、死傷者数1,509人（死者数3人、重傷者数37人、軽傷者数1,469人）であり、前年比で発生件数69件増加、死者数8人減少、重傷者数26人増加、軽傷者数3人減少となりました。人口10万人当たりの死傷者数は208.6人となっており、前年より0.3人増加しています。

表3 事故件数（件）・死傷者数（人）
（区内、平成20年から29年）

年 項目	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
事故件数	2,808	2,625	2,558	2,305	2,044	1,716	1,528	1,470	1,279	1,348
死者数	17	10	10	13	14	13	5	11	11	3
重傷者数	39	24	30	31	15	19	12	10	11	37
軽傷者数	3,071	2,881	2,818	2,497	2,254	1,884	1,687	1,664	1,472	1,469
死傷者数計	3,127	2,915	2,858	2,541	2,283	1,916	1,704	1,685	1,494	1,509
10万人当たりの 死傷者数	453.1	420.5	412.2	365.9	327.7	273.2	240.9	236.6	208.3	208.6

人口は翌年1月1日時点

[表4]は、死傷者数を年齢層別で分類しており、子どもの死傷者数は前年比で、幼児は12人減少し、小学生は16人増加、中学生は昨年同様13人となっています。

次に、高校生、20歳未満、20歳代の若年層の死傷者数は前年比で、高校生2人減少、20歳未満13人増加、20歳代19人増加となりました。

30歳以上65歳未満の死傷者数は前年比で、30歳代は53人減少、40歳代は16人増加、50歳代は昨年同様、60～64歳は8人増加しました。

65～69歳の高齢者の死傷者数は前年比で11人増加、70歳以上は1人減少し、65歳以上の合計は全死傷者数の17.5%を占めています。

表4 年齢層別死傷者数(人)
(区内、平成20年から29年)

年齢層 \ 年	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
幼 児	52	58	68	55	39	20	31	28	34	22
小 学 生	126	129	126	99	80	69	50	53	39	55
中 学 生	59	42	50	35	26	23	19	17	13	13
高 校 生	91	79	69	59	45	42	39	30	26	24
20 歳 未 満	106	81	66	56	53	39	20	30	15	28
20 歳 代	534	486	462	411	319	278	238	248	192	211
30 歳 代	668	599	590	502	440	384	331	304	293	240
40 歳 代	496	472	517	467	480	395	402	367	343	359
50 歳 代	381	368	338	296	298	262	226	233	221	221
60 ～ 64 歳	193	188	193	196	180	95	102	101	64	72
65 ～ 69 歳	175	162	145	104	113	108	79	91	89	100
70 歳 以 上	246	251	234	261	210	201	167	183	165	164
計	3,127	2,915	2,858	2,541	2,283	1,916	1,704	1,685	1,494	1,509

[表5]の年齢層別人口10万人当たりの死傷者数を見ると、平成20年は30歳代が一番多く、次いで20歳代、40歳代、50歳代、70歳以上と続いていましたが、29年は40歳代が49.6人と一番多く、次いで30歳代が33.2人、50歳代が30.6人、20歳代が29.2人、70歳以上が22.7人となっています。

人口構成の変化と交通事故発生状況にあわせた施策を推進する必要があります。

表5 年齢層別人口10万人当たりの死傷者数(人)

(区内、平成20年から29年)

年齢層 \ 年	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
幼児	7.5	8.4	9.8	7.9	5.6	2.9	4.4	3.9	4.7	3.0
小学生	18.3	18.6	18.2	14.3	11.5	9.8	7.1	7.4	5.4	7.6
中学生	8.5	6.1	7.2	5.0	3.7	3.3	2.7	2.4	1.8	1.8
高校生	13.2	11.4	10.0	8.5	6.5	6.0	5.5	4.2	3.6	3.3
20歳未満	15.4	11.7	9.5	8.1	7.6	5.6	2.8	4.2	2.1	3.9
20歳代	77.4	70.1	66.6	59.2	45.8	39.6	33.6	34.8	26.8	29.2
30歳代	96.8	86.4	85.1	72.3	63.2	54.7	46.8	42.7	40.8	33.2
40歳代	71.9	68.1	74.6	67.2	68.9	56.3	56.8	51.5	47.8	49.6
50歳代	55.2	53.1	48.7	42.6	42.8	37.4	31.9	32.7	30.8	30.6
60～64歳	28.0	27.1	27.8	28.2	25.8	13.5	14.4	14.2	8.9	10.0
65～69歳	25.4	23.4	20.9	15.0	16.2	15.4	11.2	12.8	12.4	13.8
70歳以上	35.6	36.2	33.7	37.6	30.1	28.7	23.6	25.7	23.0	22.7
計	453.1	420.5	412.2	365.9	327.7	273.2	240.9	236.6	208.3	208.6

人口は翌年1月1日時点

[表6]の当事者別事故件数を見ると、普通乗用車が884件で最も多く発生しています。次いで自転車541件、自動二輪226件、歩行者193件、軽貨物車184件と続いています。また、第1当事者では普通乗用車が596件と全体の44.2%を占める一方、第2当事者では自転車が379件と一番多く発生しています。

表6 当事者別事故件数(件)
(区内、平成29年)

		第1当事者	第2当事者	計
乗用車	大型車	14	1	15
	中型車	3	1	4
	準中型車	1	0	1
	普通車	596	288	884
	軽自動車	72	45	117
貨物車	大型車	31	15	46
	中型車	43	17	60
	準中型車	42	13	55
	普通車	121	26	147
	軽自動車	130	54	184
特殊車		3	0	3
二輪車	自動二輪	67	159	226
	原付	46	60	106
自転車		162	379	541
歩行者		5	188	193
その他		12	102	114

※「その他」は「相手なし」、「不明」、「物件等」、「列車」を含む

[表7]の状態別死傷者数を見ると、死者数では自動二輪、原付、歩行者で発生し、重傷者数では自動二輪、自転車が多く発生しています。全死傷者数では自転車が467人と一番多く、次いで普通乗用車359人、自動二輪199人、歩行者196人、原付74人となっています。自転車に乗車中の死傷者数が多くなっており、自転車事故を減らしていくことが交通事故を大きく減少させていくことにつながります。

表7 状態別死傷者数(人)
(区内、平成29年)

		死者	重傷者	軽傷者	計
乗用車	大型車	0	0	12	12
	中型車	0	0	1	1
	準中型車	0	0	0	0
	普通車	0	0	359	359
	軽自動車	0	0	52	52
貨物車	大型車	0	0	15	15
	中型車	0	0	22	22
	準中型車	0	0	17	17
	普通車	0	1	33	34
	軽自動車	0	1	60	61
特殊車		0	0	0	0
二輪車	自動二輪	1	13	185	199
	原付	1	5	68	74
自転車		0	12	455	467
歩行者		1	5	190	196
その他		0	0	0	0

※「その他」は「相手なし」、「不明」、「列車」、「自転車以外の軽車両」を含む

[表8]は、区内の交通事故に対する自転車の関与率を年ごとに計上したものです。自転車事故件数は減少傾向にありましたが、平成29年は前年比で35件増加しました。また、自転車の事故関与率も増加しています。

表8 自転車事故件数等の推移（区内、平成20年から29年）
（第1当事者・第2当事者件数合計から自転車同士の事故件数を除いたもの）

項目 \ 年	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
事故件数（件）	2,808	2,625	2,558	2,305	2,044	1,716	1,528	1,470	1,279	1,348
自転車事故件数（件）	1,136	1,195	1,106	1,015	866	715	616	503	459	494
自転車の事故関与率（%）	40.5	45.5	43.2	44.0	42.4	41.7	40.3	34.2	35.9	36.6

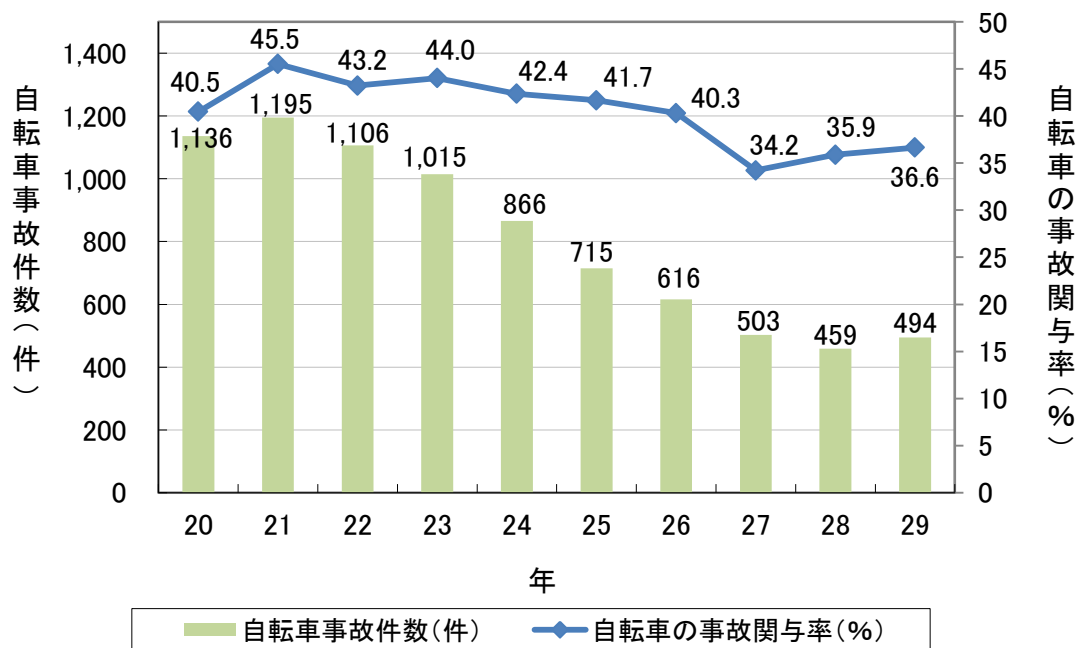


図1 自転車事故件数等の推移（区内、平成20年から29年）
（第1当事者・第2当事者件数合計から自転車同士の事故件数を除いたもの）

[表9]の交通事故類型別発生状況を見ると、「人対車」の事故件数において、平成29年は前年比で8件減少しましたが、「車対車」の事故件数は10件、車の単独事故は68件増加しました。特に、単独事故は200%増加と際立っています。踏切事故はありませんでした。事故件数の一番多い車対車が、全事故の78.1%を占めています。

表9 交通事故類型別発生状況(件)
(区内、平成20年から29年)

項目 \ 年	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
人対車	385	389	384	323	280	228	245	225	201	193
車対車	2,258	2,065	2,029	1,874	1,706	1,401	1,248	1,197	1,043	1,053
車単独	164	171	145	107	57	85	35	48	34	102
踏切	1	0	0	1	1	2	0	0	1	0
計	3,031	2,808	2,625	2,558	2,305	2,044	1,528	1,470	1,279	1,348

1 子どもの交通事故

平成 29 年の子ども（幼児、小学生、中学生）の交通事故について、死傷者数は平成 24 年の 145 人から減少していますが、前年比で 4 件増加しました。（図 2）

全死傷者数に占める割合は、平成 24 年から 29 年までほぼ横ばいの状態で推移しています。（図 3）

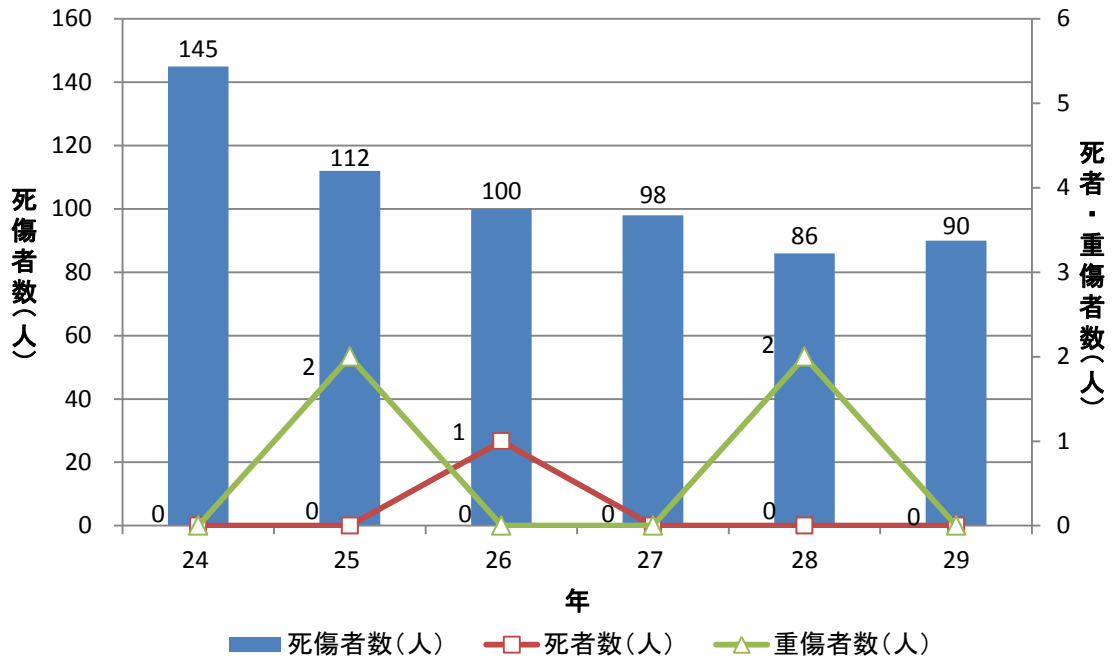


図 2 子どもの死傷者数等の推移（区内、平成 24 年から 29 年）

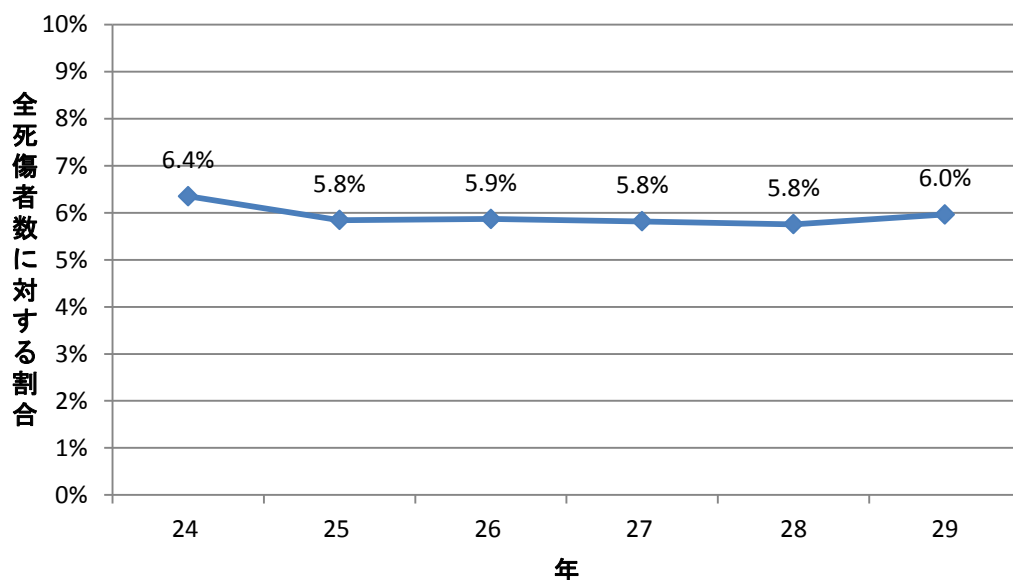


図 3 子どもの死傷者数が全死傷者数に占める割合の推移（区内、平成 24 年から 29 年）

2 高齢者（65歳以上）の交通事故

平成29年の高齢者の事故件数は、前年比で31件増加し、重傷者数も11人増加しています。（図4）

また、高齢者交通事故が全事故に占める割合は、平成24年は28.4%であったのに対し、29年は35.3%とここ3年間増加傾向にあります。（図5）

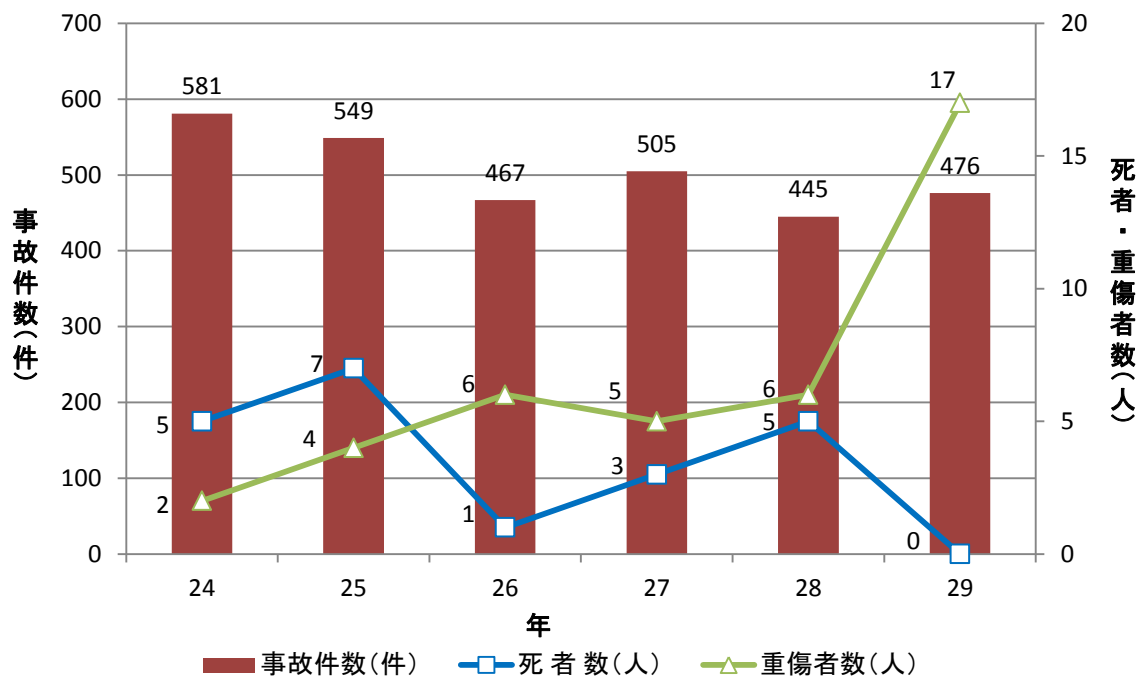


図4 高齢者の事故件数等の推移（区内、平成24年から29年）
（事故件数は第1当事者・第2当事者の合計）

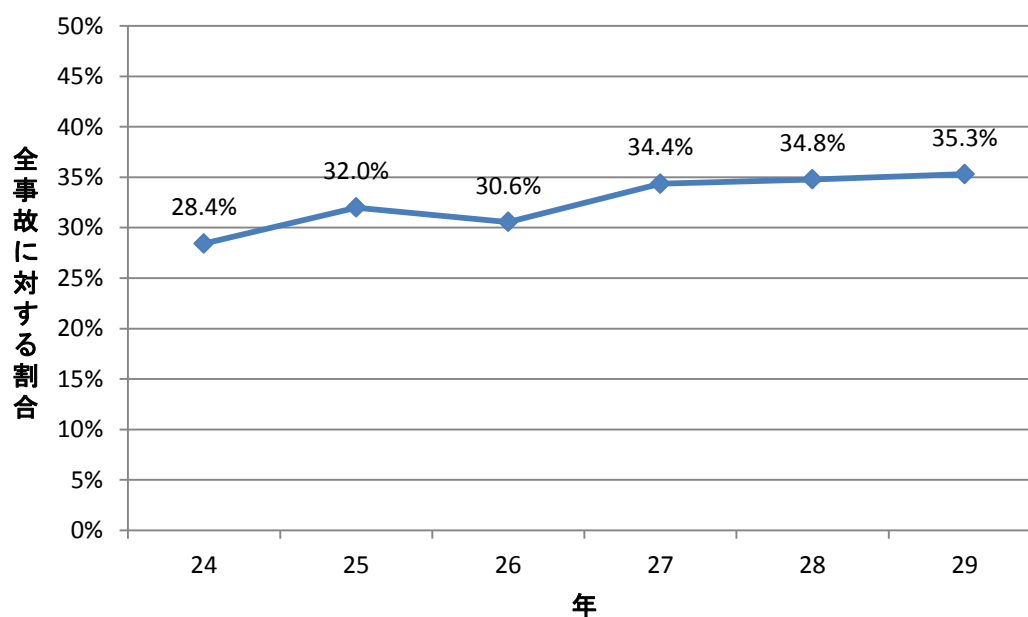


図5 高齢者交通事故が全事故に占める割合の推移（区内、平成24年から29年）

3 自転車の交通事故

自転車事故件数は平成24年の866件から減少傾向にあります。29年は前年比で35件増加しました。(図6)

自転車事故の原因を詳細に見ると、「違反なし」が261件と最も多く、次いで「交差点安全進行違反」が73件、「安全不確認」が65件となっており、自転車運転者が交通ルールを守っても事故に遭っていることがわかります。(図7)

交通ルールの不徹底が原因の自転車事故は年々減少傾向にあり、特に「安全不確認」が原因の事故は平成24年に169件だったのに対し、29年は65件に減少しました。(図8)

今後は交通ルールの徹底と交通マナーの向上とともに、自転車が安全に走行できる環境を整備するなどの施策が欠かせません。

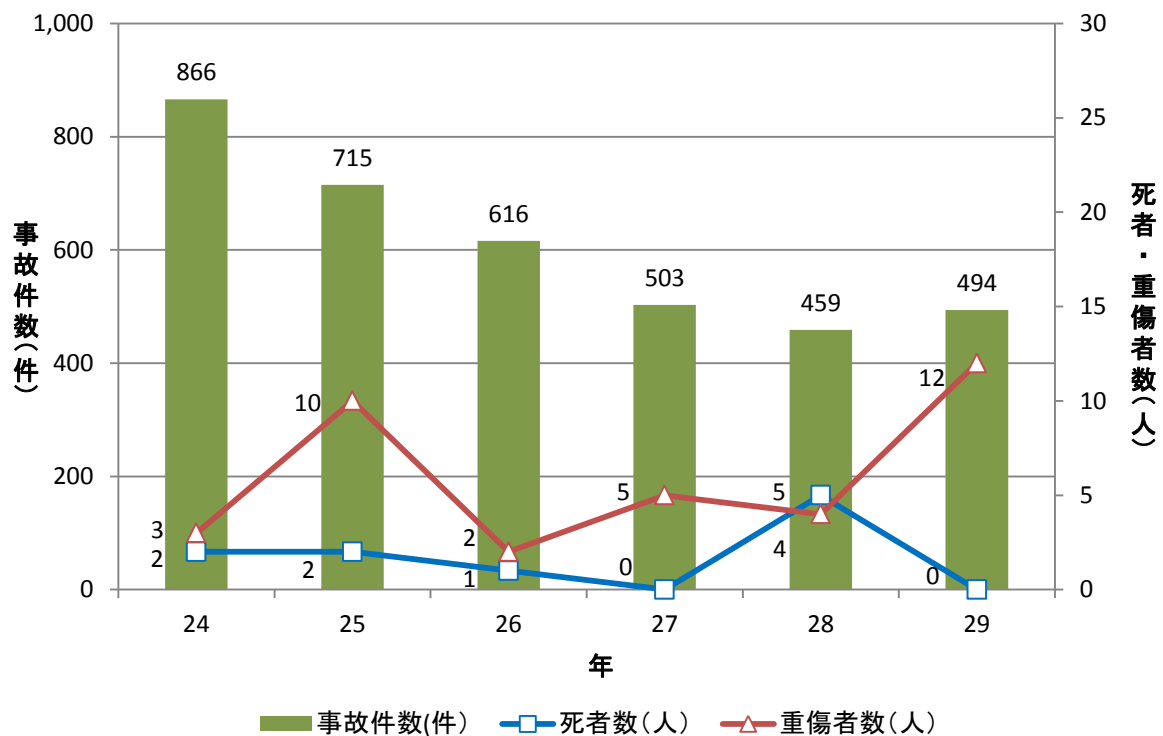


図6 自転車事故件数等の推移(区内、平成24年から29年)
(第1当事者・第2当事者件数合計から自転車同士の事故件数を除いたもの)

事故件数(件)

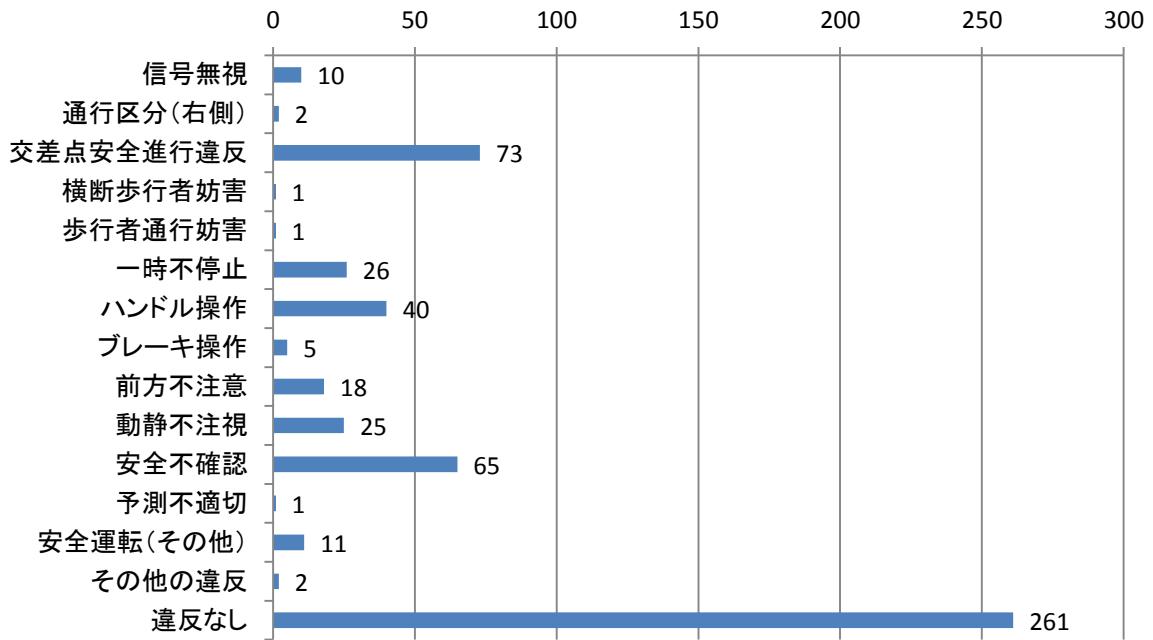


図7 自転車事故の原因(区内、平成29年)
(事故件数は第1当事者・第2当事者の合計)

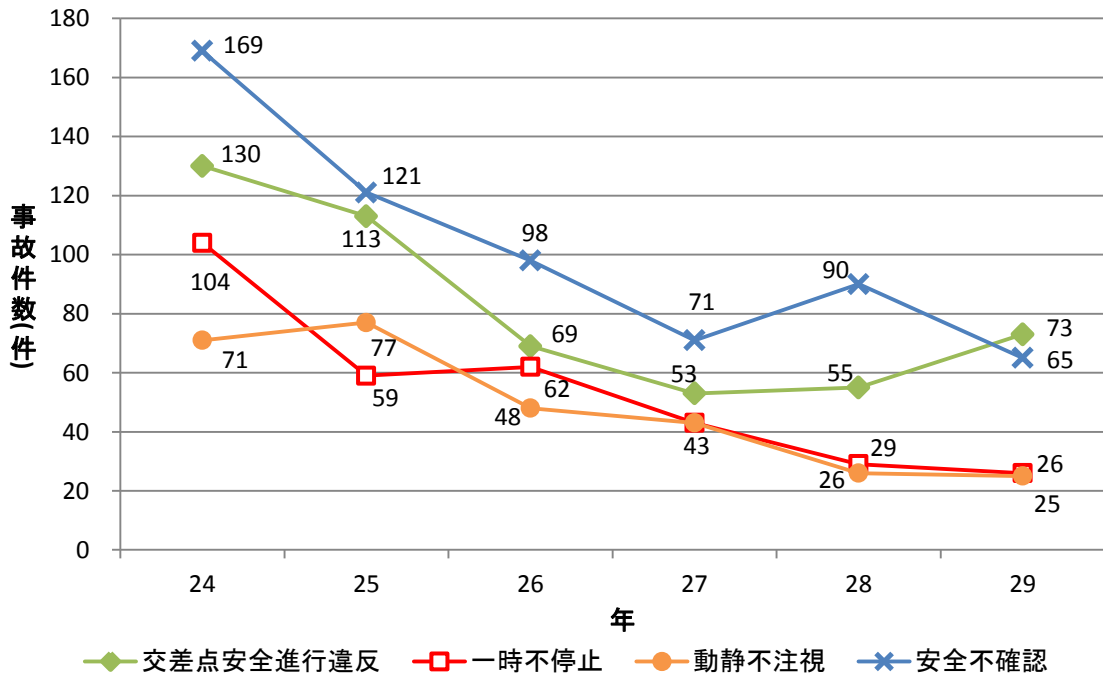


図8 主な原因別に見た自転車事故の推移(区内、平成24年から29年)

4 二輪車の交通事故

二輪車事故件数については、平成 24 年の 523 件から減少傾向にあります。平成 29 年は前年比で 2 件増加し、重傷者は 17 人増加しています。（図 9）

また、二輪車事故が全事故に占める割合を見ると、依然として全事故の 2 割以上を占めています。（図 10）

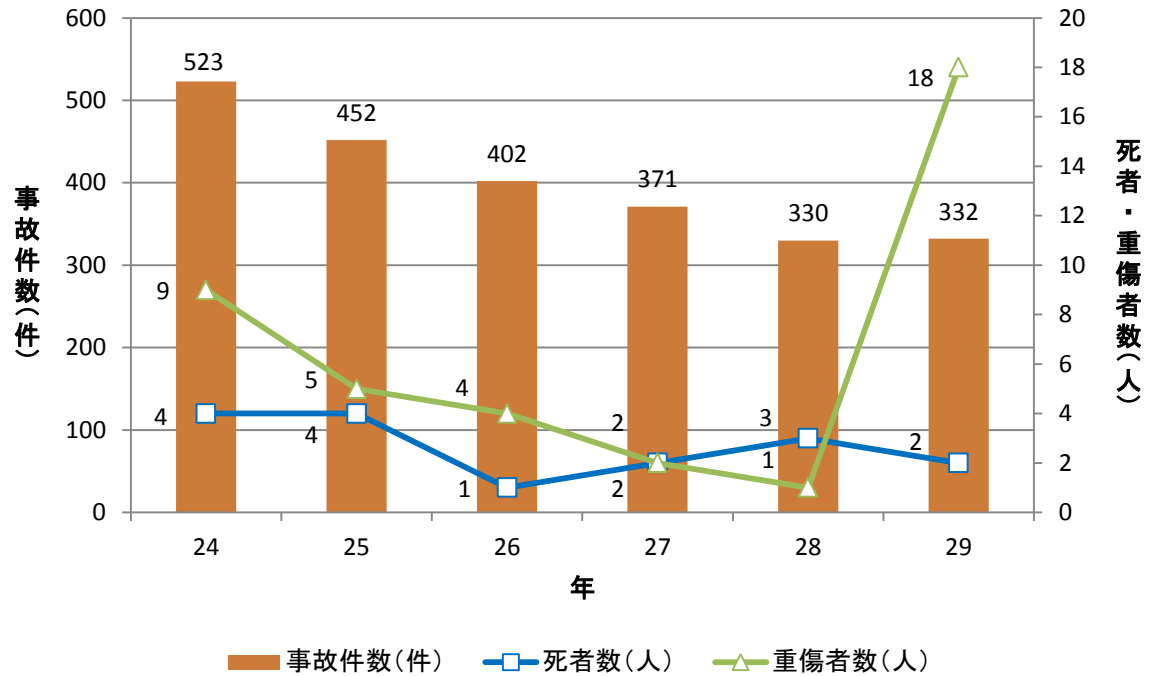


図 9 二輪車事故件数等の推移（区内、平成 24 年から 29 年）
（事故件数は第 1 当事者・第 2 当事者の合計）

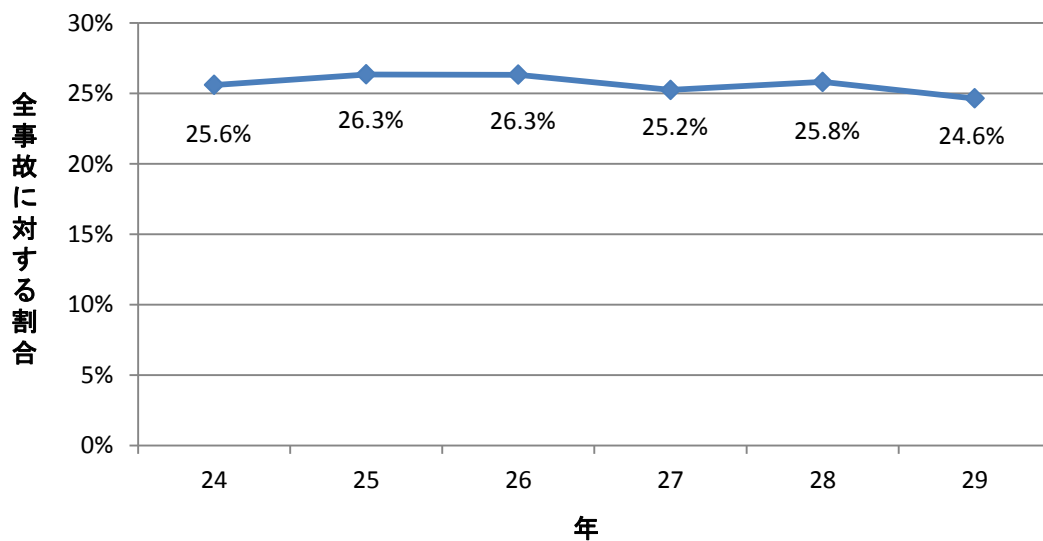


図 10 二輪車事故が全事故に占める割合の推移（区内、平成 24 年から 29 年）

5 飲酒運転による交通事故

飲酒運転による交通事故は、平成 25 年以降ありませんでしたが、平成 29 年は 2 件発生しています。（図 11）

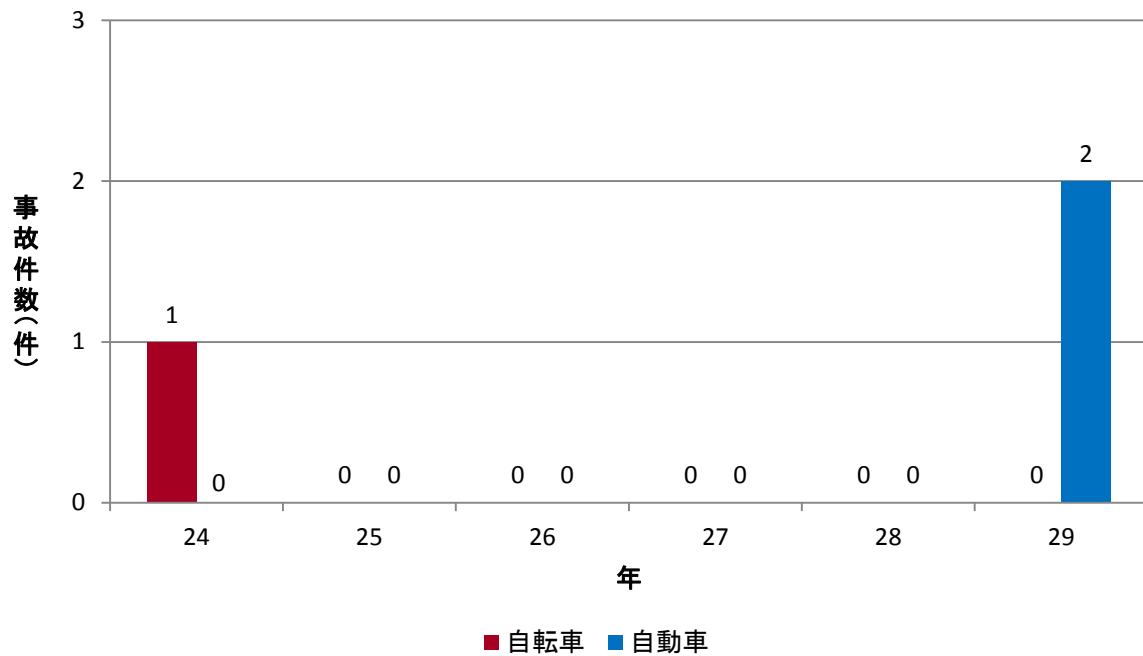


図 11 飲酒運転による事故件数の推移（区内、平成 24 年から 29 年）
（事故件数は、第 1 当事者の件数）

第1 課題

1 子どもの事故に対する課題

子どもの交通事故は、平成24年から29年までの間で死傷者数が145人から90人へと大きく減少しました。少子化が進行する状況にあって、子どもが事故に遭わないようにするために、交通安全教育や交通環境の整備・改善を引き続き進めていかなければなりません。

2 高齢者の事故に対する課題

高齢者の交通事故件数は、平成24年から29年までの間で581件から476件に減少しているものの、重傷者数は前年比で11人増加しました。さらに、平成29年の区内の交通事故全体に対する高齢者の事故件数の割合は、24年の28.4%から35.3%まで上昇しています。今後は、超高齢社会となった現代の人口構成にあわせた施策を推進していく必要があります。

3 自転車事故に関する課題

自転車の利用者層は幼児から高齢者まで幅広く、またその利用範囲も広がっています。平成24年の区内の交通事故全体に対する自転車事故の割合は42.4%でしたが、29年は36.6%と減少傾向にあります。しかし、依然として全事故の3分の1以上が自転車の事故となっています。そのため今後も自転車利用者に対する交通ルールの徹底とマナーの向上を図っていかなければなりません。

4 二輪車事故に対する課題

区内の交通事故全体に対する二輪車事故の割合は平成24年以降20%台を維持しており、横ばいの傾向にあります。二輪車を運転する者に対する安全運転意識の向上を図ることや、無謀運転抑止のため、街頭で指導・取締りの強化を図ることが必要です。

5 飲酒運転に対する課題

飲酒運転による死亡事故が全国で多発したことを受け、飲酒運転撲滅運動が広まりました。その結果、交通事故死者数は確実に減少に転じました。区内では平成25年以降発生していませんでしたが、29年は2件発生しました。飲酒運転による事故が発生しないように施策を推進していかなければなりません。

第2 課題に対する施策の方針

区内の交通事故の現状を踏まえた上で、5つの課題解決に向け、次のとおり施策の重点を定めます。

1 子どもの交通安全の確保

子どもの交通事故件数は、平成24年以降減少傾向にあります。しかし、全死傷者数に対する子どもの死傷者数の割合は横ばいにあるため、依然として危惧すべき状況にあります。将来を担う子どもたちが交通事故に巻き込まれないよう、交通安全教育の徹底とともに、保育園や小学校などの周辺で交通環境の整備、改善を進めていきます。

2 高齢者の交通安全の確保

高齢化社会の進行に伴い、高齢者交通事故が全事故に占める割合も高くなっていくことが見込まれます。高齢者に配慮した道路交通環境の整備を推進し、交通安全啓発を実施していきます。

3 自転車の安全利用の推進

区内で発生する交通事故の3分の1以上は自転車が関与しています。自転車事故を防止し、ルールやマナーを遵守しない自転車運転や駅周辺にあふれる放置自転車等をなくすため、平成23年3月に策定した「大田区自転車等利用総合基本計画」に基づき、平成25年3月に整備計画を策定しました。安全・安心なまちづくりのために「とめる」「はしる」「まもる」を柱とする施策を個別具体的に推進していきます。

4 二輪車事故の防止

重大事故の多い二輪車事故を防止するため、運転者に対する交通安全教育・啓発を充実させるとともに、交通安全施設の整備、交通規制・取締り等を総合的に推進していきます。

5 飲酒運転の根絶

重大事故につながる飲酒運転は、一般的な交通違反や交通事故と違って極めて悪質性の高いものです。道路交通法の改正により罰則が強化された結果、発生件数は大きく減少してきました。しかしながら、交通事故に至らないまでも飲酒運転の実態は後を絶ちません。今後も飲酒運転の根絶に向けた取り組みを推進していきます。

今後予想される交通環境の変化に対応するため、次のとおり施策の方針を定めます。

1 東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた整備

本区では、東海（大井ふ頭中央海浜公園）に東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会のホッケー競技場が整備される予定です。これに伴い、競技場周辺には区内外からの来訪者も増えることが予想されます。誰もが安全・安心に競技会場や周辺観光地を通行できるよう、交通環境の整備を検討・実施します。

2 外国人に対する交通安全啓発

平成 22 年 10 月に羽田空港が再国際化したことで、アジアをはじめ海外との交流機会が大幅に増えています。今後ますます在住外国人や訪日外国人が増加することを見据え、基本的な交通ルール等の周知に重点をおいた交通安全啓発を推進します。

3 ホームドア整備促進事業

高齢者や障がい者の安全性の向上をさらに図ることを目的として、大田区鉄道駅バリアフリー推進事業費補助対象にホームドアの設置を追加しました。

今後も東京都や鉄道事業者など、関係機関との協議や調整を重ねた上で、東京都とともに協調して補助を行い、ホームドアの整備を促進します。

4 自転車走行環境の整備

区では、平成 28 年 3 月に「大田区自転車ネットワーク整備実施計画」を策定しました。本計画に基づき、歩行者、自転車、自動車それぞれが安全に安心して通行できるよう、平成 28 年度～37 年度までの 10 年間に於いて、区道約 170km の自転車走行環境を整備します。また、整備だけではなく、自転車利用者や小学生を対象とした、広報による啓発も推進していきます。